Cena 20 zł

SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 22 (102)
25 maja–1 czerwca 1948

II TYDZIEŃ LIGI LOTNICZEJ



II TYDZIEŃ LIGI LOTNICZEJ

TYDZIEŃ WIELKIEGO NATARCIA

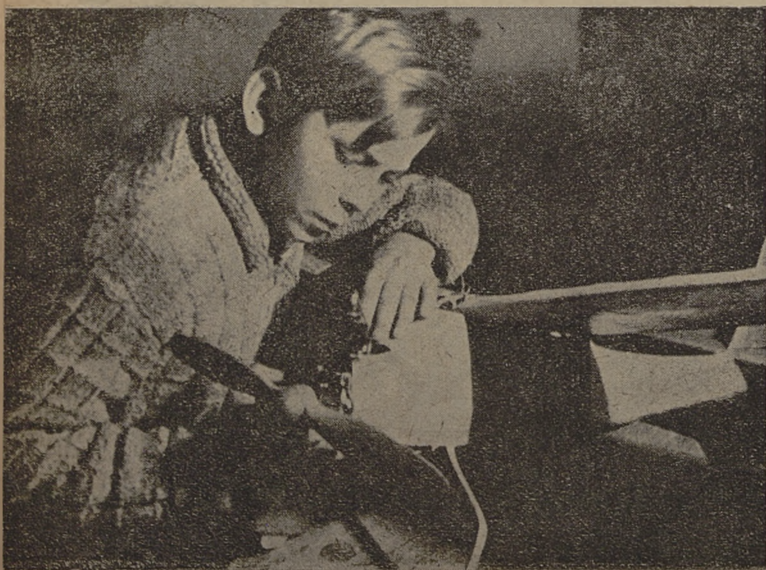


Tak się jakoś utarło zaraz w początkach wychodzenia tygodnika „Skrzydła i Motor", że został on pokrótce przezwany „SiM". Za tym skrótem przyszedł następny: starzy czytelnicy nazywają siebie „simkarzami". Słowo to powtarzane nie bez dumy („o, ja jestem stary simkarz!") przez tysiące młodych ust stało się popularne i dziś każdy lotnik rozumie je tak samo dobrze, jak wszystkie inne fachowe określenia w rodzaju „kangura" czy też „dechy".

Dlaczego słowo to przyjęło się na stałe? Dlatego, że posiada swoją treść, wagę i znaczenie. Simkarz, to zaprzysiężony żołnierz armii budowniczych polskiego lotnictwa, to nie taki sobie zwykły czytelnik, a przyszły pilot, konstruktor, mechanik. Na simkarzu można polegać, można mu ufać — nigdy nie zawiedzie.

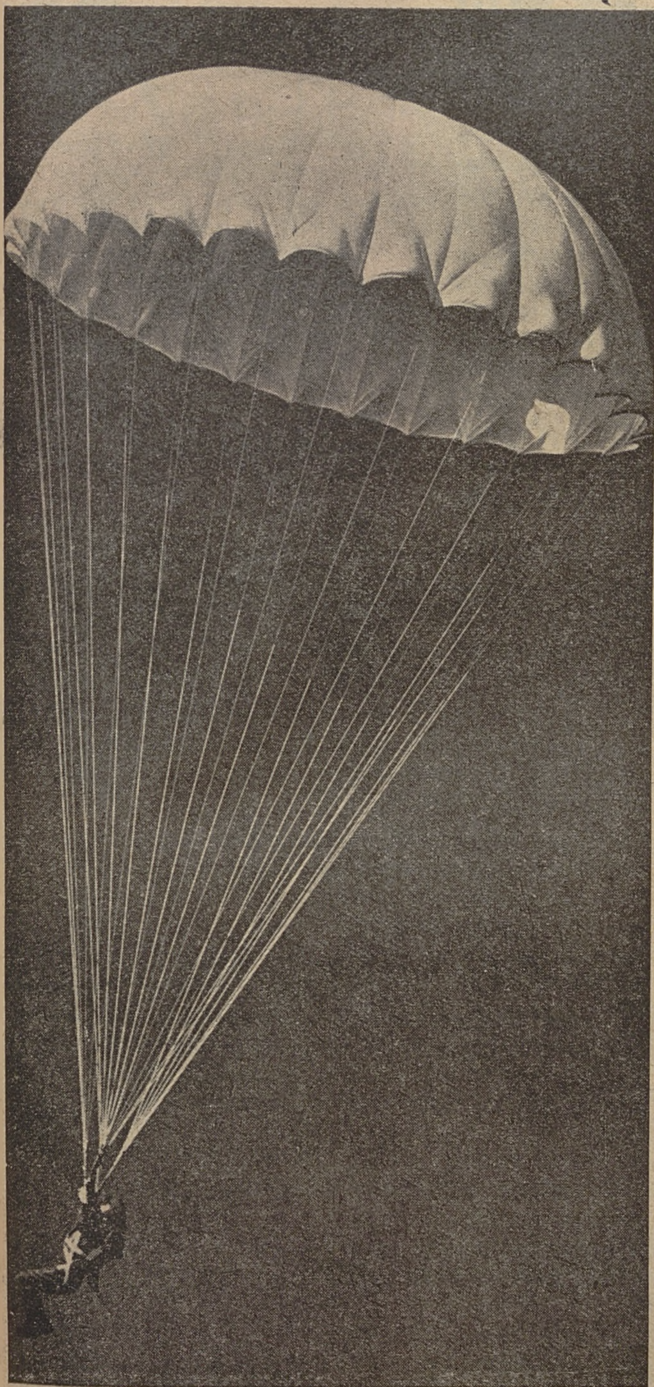
Simkarze! W niedzielę, 30 maja, rozpoczynamy Wielkie Natarcie, rozpoczynamy II Tydzień Ligi Lotniczej. Ruszajcie na posterunki bojowe i bierzcie się do dzieła. Przed natarciem chcę Wam wytłumaczyć jego cel i Wasze zadania.

Nasza praca nad odbudową lotnictwa jest jednym fragmentem wielkiej sprawy odbudowy całego kraju. Na każdym kroku widzicie, jak szybko nasza Ojczyzna idzie naprzód w lepsze, jaśniejsze jutro. Powstają nowe fabryki, drogi i mosty, z dnia na dzień rośnie produkcja rolnicza i przemysłowa, rozwija się handel wewnętrzny i zagraniczny, buduje się nowe szkoły, domy i osiedla.



Równie szybko rozwija się nasze lotnictwo wojskowe, komunikacyjne, cywilne, szybownictwo, spadochroniarstwo i modelarstwo. Dziś już, dzięki powstaniu „Służby Polsce", bez cienia przesady możemy powiedzieć, że lotnictwo jest dla wszystkich, którzy mają odpowiednie kwalifikacje, że lata u nas nie tylko inteligent, ale syn robotnika i chłopa.

Wszystkie nasze osiągnięcia, a nie sposób je tu wyliczyć, zawdzięczamy naszemu ustrojowi społecznemu, zawdzięczamy demokratycznym reformom gospodarczym, zawdzięczamy temu, że władza jest w rękach narodu.



TYDZIEŃ WIELKIEGO NATARCIA

Czy to, że mamy wiele osiągnięć oznacza, że możemy opuścić ręce? Nie! Po stokroć nie! Chcemy stworzyć silną Polskę skrzydlatą, a pracy przed nami masa. Lecz jak tu się zabrać do roboty? Czy podołamy sami w pracy?

Otóż właśnie po to, byśmy tej pracy podołali, powstała wielka organizacja — Liga Lotnicza. Pierwsze kroki w terenie poczęła stawiać stosunkowo niedawno, około 300 dni temu, a dziś... Dziś jest już potężną armią, która liczy 275 000 ludzi.

Liga Lotnicza jest ściśle związana ze wszystkimi demokratycznymi organizacjami naszego kraju i to dało jej moc, która przyniosła tak szybki rozwój. Cyfry wymienione powyżej świadczą, że prawie od roku, co dzień wstępuje do Ligi około 1 000 nowych członków.

Liga Lotnicza szkoli w modelarstwie, spadochroniarstwie, teorii szybownictwa i zapoznaje wszystkich ludzi z lotnictwem. Liga Lotnicza organizuje nowe ośrodki lotniczej pracy, krzewi zamiłowanie do lotnictwa i popiera jego rozwój we wszystkich przejawach. Tydzień Ligi Lotniczej, to wielka akcja zmierzająca do zapoznania ludzi z lotnictwem, do skoncentrowania funduszów na jego rozbudowę, do zwerbowania tysięcy nowych członków.

Sądzę, że wszyscy już rozumiecie cel tego Wielkiego Natarcia. Obowiązkiem każdego simkarza jest nie tylko udział w Tygodniu Ligi Lotniczej jako szeregowca. Simkarz musi być oficerem Tygodnia Ligi Lotniczej. Któż może lepiej od Was orientować się w zagadnieniach lotniczych i umieć wytłumaczyć je ludziom?

A poza tym wszystkim, co zostało już powiedziane, jest jeszcze jedno ważne zagadnienie, już tylko i wyłącznie ważne dla simkarzy: Liga Lotnicza jest tą organizacją, która przygotowuje Was do lotniczych oddziałów „Służby Polsce". Liga Lotnicza jest pierwszym stopniem na drodze wyszkolenia lotniczego. I ten fakt także nakłada na nas wszystkich poważny obowiązek sumiennej pracy w Lidze Lotniczej oraz walki w pierwszych szeregach Wielkiego Natarcia, jakim jest Tydzień Ligi Lotniczej.

(peleng)

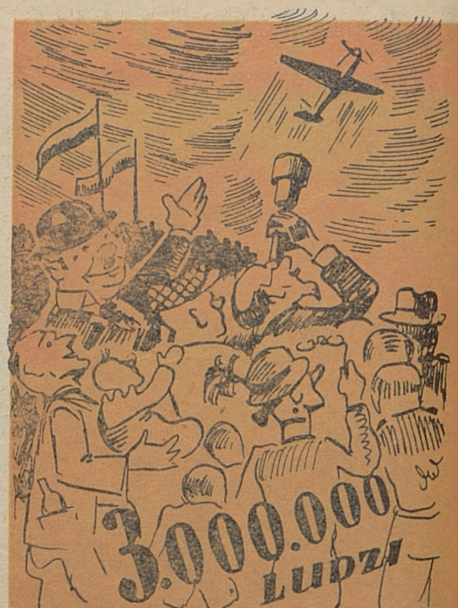


CZY WIESZ, ŻE...

...dnia 7 września ub. r. na pokazach w dniu Święta Lotnictwa zgromadziło się w całym kraju około 3 000 000 ludzi. Dzięki Lidze Lotniczej, która była głównym organizatorem strony propagandowej — trzy miliony ludzi zapoznało się z dorobkiem polskiego lotnictwa.

...mimo krótkiego okresu istnienia Liga Lotnicza jest już dziś potężną organizacją. Na początku bieżącego roku liczyła ona 150 000 członków, a w końcu pierwszego kwartału już 275 000. Do końca roku Liga Lotnicza ma osiągnąć cyfrę 500 000 członków. Już dziś widać, że cyfra ta będzie na pewno większa.

...z inicjatywy młodzieży szkolnej Zarząd Główny Ligi Lotniczej przeprowadza zbiórkę pieniężną na samolot, który nosić będzie nazwę „Dar młodzieży".





...w 60 istniejących w Polsce modelarniach, modelarze Ligi Lotniczej wykonali w roku ubiegłym 3 689 modeli wszystkich typów.

...Liga Lotnicza wyszkoliła 86 przodowników modelarskich i 8 instruktorów.

...Centralna Składnica Materiałów Modelarskich Ligi Lotniczej posiada już prawie wszystkie potrzebne Ci w pracy materiały i dostarcza je bardzo tanio na każde zamówienie.

...już w przyszłym roku bez legitymacji Ligi Lotniczej i zaświadczenia o aktywnej pracy w swym kole nie zostaniesz przyjęty do żadnej szkoły szybowcowej ani silnikowej Powsz. Org. „Służba Polsce". Droga do lotnictwa prowadzi tylko przez Ligę Lotniczą.

...w Ogólnopolskich Zawodach Modelarskich w roku ubiegłym brało udział 185 zawodników z całej Polski, z których czterech najlepszych wyjechało potem na Międzynarodowe Zawody Modelarskie do Belgii.

...już w roku bieżącym odbyły się w Poznaniu pierwsze w Polsce Zawody Modeli Latających na Uwięzi z udziałem 22 maszyn.

...w roku ubiegłym wydział spadochronowy Ligi Lotniczej przeprowadził 12 kursów teoretycznych, na których wyszkolono 410 uczestników.

...w roku ubiegłym spadochroniarze Ligi Lotniczej wykonali 4 561 skoków z wieży i 257 z samolotu.

...Liga Lotnicza wydaje książki i podręczniki. Jej staraniem ukazał się już w sprzedaży „Elementarz lotniczy" prof. Mokrzyckiego i bardzo ciekawa książka A. Wołkowa „Samoloty w walce", omawiająca całokształt zagadnień lotnictwa wojskowego.

...w roku bieżącym Liga Lotnicza organizuje wraz z Aeroklubem Rzeczypospolitej Polskiej Międzynarodowe Zawody Szybowcowe na Żarze, a w naszych Zawodach Modelarskich Ligi Lotniczej w Katowicach weźmie udział ekipa modelarzy czechosłowackich.

...Liga Lotnicza popiera rozwój czasopism lotniczych, zwiększenie objętości tego numeru „Skrzydeł i Motoru" oraz jego barwna szata są jej zasługą.



KOŁO L.L., KTÓRE JEST WSZĘDZIE

— Ty! Nie wiesz, co to za jeden ten Franczak? Nic o nim dotąd nie słyszałem!

— Ja też nie! Wiem tylko, że jest pilotem szybowcowym i w ogóle morowy chłopak! Podobno kombinuje teraz założyć w swojej „budzie" koło Ligi Lotniczej.

— To jest bycza myśl! Gość naprawdę ma rozmach i fantazję! A u nas ani dychu ani słychu o czymś podobnym. Przydało by się zawiązać Ligę Lotniczą i w ogóle zająć się porządną robotą w dziedzinie lotniczej! Wiesz co, chodźmy do tego Franczaka! Pogadamy.

* * *



— Koledzy do mnie? Czym mogę służyć?

— Widzi kolega, hm... sprawa jest tego rodzaju, że podobno macie zamiar zorganizować w swojej budzie koło Ligi Lotniczej?

Franczak uśmiecha się przyjaźnie i odpowiada: — Istotnie! Przecież nie powie mi nikt z Was, że nie kocha lotnictwa, że obojętne mu są zagadnienia lotnicze...

— Kolego Franczak! Fakt iż nie ma u nas do tej pory żadnego koła Ligi Lotniczej, polega na tym, iż nie wiemy po prostu, jak do tego się zabrać! Ale cóż, Warszawa daleko, a tu nie ma nawet kogo zapytać!...

— Wiecie co? dziś jest sobota, za tydzień będę u Was w budzie. Zwołajcie całą morową wiarę, powiedzmy na godzinę piątą po południu. Zrobię u Was maleńki wykład co i jak należy uczynić, by ruszyć z Ligą Lotniczą! Zgoda?

— — — — — — — — —

— Koledzy, cieszy mnie, iż tak licznie stawiliście się na to nasze pierwsze zebranie. Liga Lotnicza jest naszą wspólną, młodzieżową organizacją i jako taka jest nam droga.

Nie potrzebuję chyba pytać, czy wszyscy chcecie należeć do tej organizacji. Czytam to w Waszych oczach.

O celach i zamiarach Ligi Lotniczej wie przecież każdy z Was. Nie będę więc omawiał tych rzeczy dokładnie. Na dzisiejszym zebraniu pragnę tylko dać Wam wytyczne, w jaki sposób założyć u siebie swoje własne koło Ligi Lotniczej, własną organizację lotniczą, która dopomoże niejednemu w zrealizowaniu ambitnych lecz osiągalnych planów zostania polskim lotnikiem...

Ażeby koło Ligi Lotniczej mogło normalnie funkcjonować i rozwijać się, musi posiadać najmniej 20 chętnych kolegów, stanowiących pewnego rodzaju awangardę, która zwołuje zebranie informacyjno - organizacyjne, wybiera sobie Zarząd, Komisję Kontrolną Koła, oraz delegata na zgromadzenie obwodu powiatowego.

Koniecznym warunkiem jest też prośba o współpracę jednego z profesorów szkoły, który nosi oficjalną nazwę Opiekuna Koła Ligi Lotniczej.

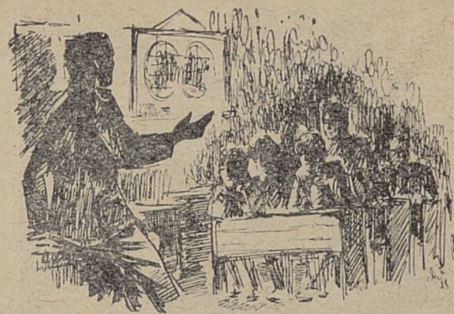
Po tym zebraniu zawiadomić należy w przeciągu trzech dni od daty ukonstytuowania się zarządu koła najbliższy obwód Ligi Lotniczej, przesyłając odpis protokółu zebrania organizacyjnego, nazwę szkoły oraz dokładny adres, skład osobowy zarządu oraz stanowisko i adres Opiekuna Koła...

— A co dalej?

— Chwileczkę cierpliwości! W odpowiedzi na przesłane do obwodu zgłoszenie koło Ligi Lotniczej otrzyma pisemne zezwolenie Zarządu Obwodu na rozpoczęcie działalności, oraz numer rejestracyjny. Z chwilą otrzymania potwierdzenia rejestracji koło winno rozpocząć legalną działalność...

— Ale co my będziemy robić, od czego zaczynać?

— Roboty jest bardzo dużo! Wyznaczymy każdemu członkowi koła pewien odcinek pracy według



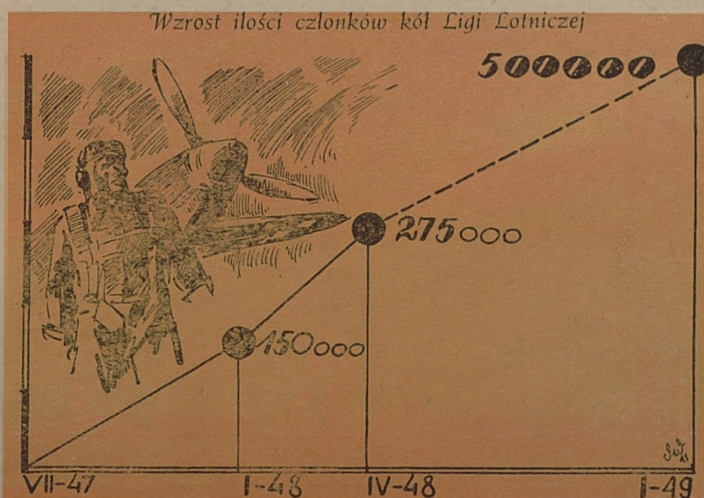
jego zdolności i zamiłowań, zorganizujemy sobie świetlicę i czytelnię w szkole, poprosimy profesora od zajęć praktycznych ażeby dopomógł nam w stworzeniu i prowadzeniu modelarni lotniczej, puścimy w ruch odczyty o lotnictwie, wybierzemy się na wycieczki na lotniska, szybowiska, do modelarni i warsztatów. Będziemy organizowali kursy teoretyczne z zakresu modelarstwa, szybownictwa i spadochroniarstwa w porozumieniu z obwodem Ligi Lotniczej, utworzymy komitet redakcyjny własnej gazetki ściennej i propagandy, otworzymy własną bibliotekę lotniczą, zaprenumerujemy polskie pisma lotnicze, nawiążemy kontakt z innymi kołami, zorganizujemy zawody modelarskie, będziemy siebie i innych szkolić.

Daleka to i trudna droga. Zwartym zespołem jednak można zrobić i zdziałać bardzo dużo.

Tyle chciałem Wam powiedzieć dzisiaj. A teraz decydujcie się sami: chcecie założyć u siebie koło Ligi Lotniczej?...

— — — — — — — — —

Działo się to miesiąc temu. Dziś koło Ligi Lotniczej pracuje pełną parą. Chcecie wiedzieć zapewne gdzie ono się znajduje? Wszędzie, gdzie znajdzie się kilku energicznych chłopców chcących je zorganizować...





50 RAZY DOKOŁA ŚWIATA



PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

Okęcie dla warszawianina—to lotnisko, samoloty, i Polskie Linie Lotnicze „LOT", a „LOT" — to 100% bezpieczeństwa i ludzie, ludzie — bezimienni bohaterowie...

Na przyszły rok „LOT" obchodzić będzie 20-lecie swojej pracy; mamy na razie jeszcze trochę czasu do opisywania tej rocznicy; tu rozchodzi się o coś innego...

Był telefon, potem — Okęcie. Maszyny. Porządek. Poczęstunek cyframi: Długość sieci 7 542 km, czyli o 20% więcej niż 10 lat temu. Kilometrów przeleciano w 1947 roku 1 757 559. Pasażerów przewieziono 59 846 osób. Ceny lotów? Do Gdańska 2 400 zł, do Krakowa 2 000 zł — dzieci od lat 2 do 12 płacą połowę. Szybciej, taniej i wygodniej niż koleją!

Bilety powrotne? — 10% zniżki.

Ilość samolotów? — 31, nie licząc tych mniejszych (w 1938 było 18 maszyn).

Jest w czym wybierać.

Konserwatyści biorą „Dakotę" na przeloty do Krakowa, elegantki warszawskie wolą „Languedoca" (Ach, bo to Paris, jak perfumy...). A ludzie interesu, którym się naprawdę śpieszy, siadają zazwyczaj do Li-2. (Tak twierdzi bagażowy na lotnisku).

Pasażerowie są wymagający, ale „LOT" spełnia w lot wszystkie życzenia klienta.

„Grzeczność i 100% bezpieczeństwa" — to złota dewiza naszych lotowców.

Grzeczność! — Czuję się onieśmielony podczas spotkania z szefem pilotów, Klemensem Długaszewskim. Rację miał poeta, pisząc — „wiecie, tak jasno spoziera jak pilot samolotu". *

Tylko pilot może mieć tak jasne spojrzenie...

Ale poza tym szef i instruktor personelu latającego nie wygląda na bohatera.

Dlaczego? Bo nie chce nim być, a pomimo to — jest.

— Wywiad? — to brzmi niezbyt zachęcająco. Z SiM-u? — Doskonale. Niewiele mamy czasu, bo lecę po południu do Gdańska, ale zdążymy, proszę siadać.

— Jak dawno latam? — od dwudziestu pięciu lat. To jest tyle chyba, ile ma kolega!

— Ile godzin? W ogóle? Od początku?

— Przebyłem w powietrzu 13 000 godzin.

* K. I. Gałczyński.

Na zdjęciach: u góry obecny szef pilotów PLL „Lot" Klemens Długaszewski, w czasach, gdy stawiał pierwsze kroki w lotnictwie (z lewej) i dziś (z prawej); u dołu: personel latający PLL „Lot" stanowi liczny i zgrany zespół



Trzy-naś-cie — tysięcy godzin! Tu już trochę mi dech zaparło. Zaraz, trzynaście tysięcy godzin, to półtora roku, w dzień i w nocy w powietrzu! A gdy następnie usłyszałem, że w kilometrach, to już idzie na trzeci milionik — straciłem zupełnie głowę; bo proszę sobie wyobrazić, że dwa miliony kilometrów to pięćdziesiąt razy dookoła kuli ziemskiej. I tacy ludzie siedzą w ukryciu, uważają się za coś przeciętnego, jak np. urzędnik magistracki.

— Dobrze, a igranie ze śmiercią? — pytam z zaciekawieniem.

— Ze śmiercią? — kapitan uśmiecha się dobrotliwie, wybaczając mi zapewne to pytanie ze względu na mój młody wiek. — U nas nie ma igraszek. W lotnictwie komunikacyjnym wszystko gra, wszystko jest przewidziane, wypadki z góry wyeliminowane — to zasługa ludzi.

Czy miałem katastrofę? — Nie. W czasie mojej służby w lotnictwie... przepraszam, w 1923 roku, na Junkersie-13 zerwała mi się linka od steru kierunkowego... — I nic? — Nic. Zupełnie jakbym usłyszał, że zerwało się sznurowadło...

Wojna? W Anglii pracowałem przy transporcie maszyn bojowych — od Hurricane'a do Stirlinga. Instruktorka na czterosilnikowych maszynach wypełniała resztę czasu. Ile? Około dwa tysiące maszyn „przelatałem".

Kapitan pierwszy podpisuje deklarację o powrocie do Kraju. W roku 1946 z powrotem pracuje w „Locie".

— Mam 48 lat i nie myślę rezygnować z latania. Cebula? Na razie się jej nie boję. Czy się skończę? A czy można się w lataniu skończyć? — paruje kapitan moje śmiałe pytanie. Jak się lubi swoją pracę i jak się człowiek dobrze czuje w powietrzu i dba o zdrowie...

— Alkohol?—owszem, na mój jubileusz 25-letniej pracy chętnie wypiję lampkę wina, a następną — za drugie ćwierć wieku — mówi nasz „lotniczy Solski".

— Pierwszy samolot? Rok 1919 „Caudron", potem „Brandenburg"; to wszystko dzisiaj historia. Pierwszego czerwca 1923 roku pierwszy lot rejsowy na trasie Warszawa — Lwów pod banderą „Aerolloyd'u („Lotu" wtedy jeszcze nie było!), następnie dziesiątki samolotów, miliony kilometrów.

Było nieraz ciężko — sprzęt nie zawsze nowoczesny, latało się na różnych „trumnach". Nie tak, jak Wy młodzi. Wy macie Ligę Lotniczą. Wam ułatwia drogę do lotnictwa „Służba Polsce". Wsiadacie od razu na nowe, pewne maszyny, szkoleni bezpłatnie przez Państwo. Wówczas tak łatwo nie było.

Ale, ale, proszę mi powiedzieć, czy będę mógł szkolić się na szybowcach?"

— ?!

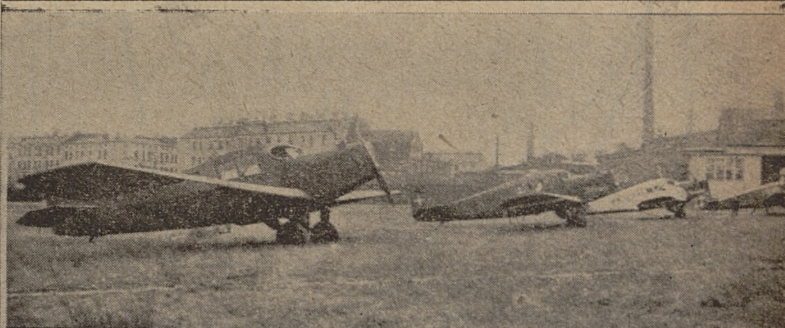
— Nie zdążyłem się z tym sportem zapoznać. Liga! Aeroklub Warszawski! Tak. Dziękuję! Może się na coś przydam...

* * *

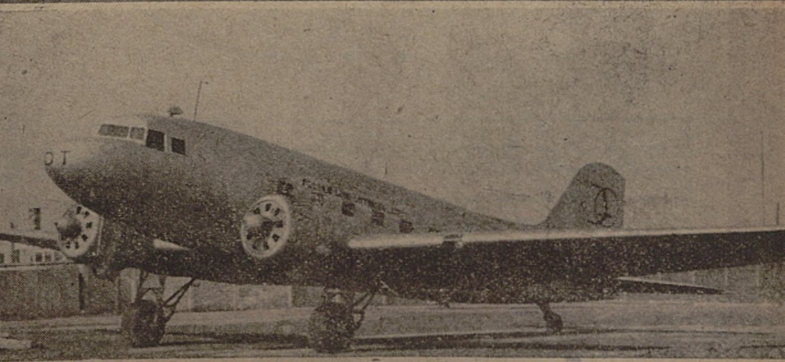
Wychodząc z portu lotniczego, ujrzałem na dużej wysokości, w jakimś szalonym przewrocie szybką sylwetkę „Junaka". Racja. My młodzi mamy na czym latać.





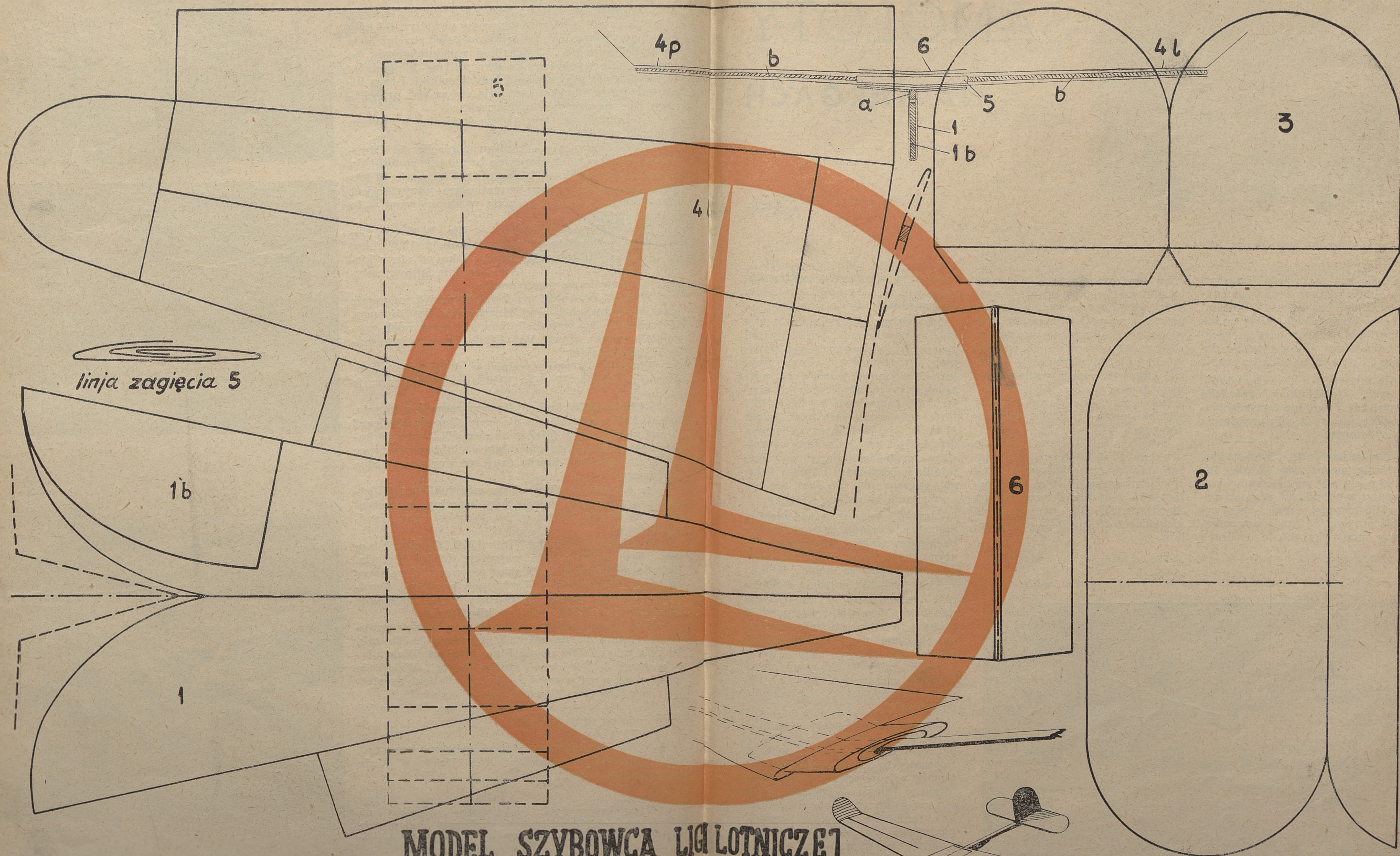






25 lat historii lotnictwa — samoloty, na których latał K. Długaszewski.

Na zdjęciach od góry: Caudron, Breguet 14, Junkers 13, Focker D VII, Li-2

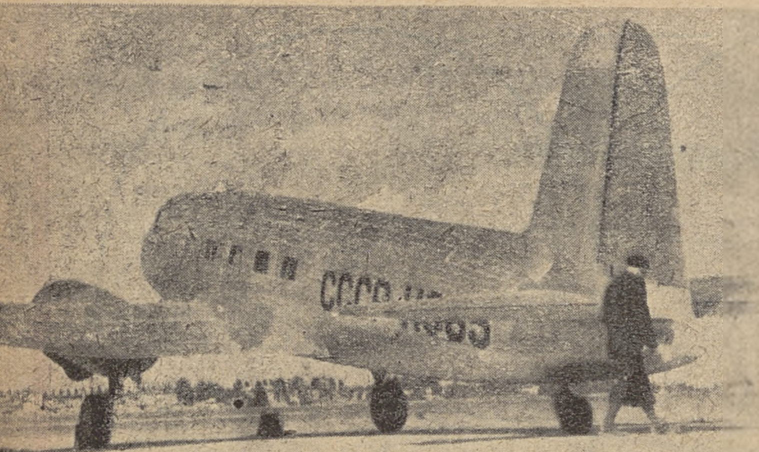


MODEL SZYBOWCA LIGI LOTNICZEJ

b
b
a

KONSTR. K. STRYCHARSKI

P.E



Samolot komunikacyjny Jak-16

SAMOLOTY
NA TARGACH

ANTONI

Chyba nie ma wśród Czytelników SiM-u nikogo, kto by nie interesował się wzmiankami i opisami Targów Poznańskich. Zbyt ważne jest to zdarzenie w naszym życiu gospodarczym, aby o tym nie dowiedzieć się przynajmniej z prasy.

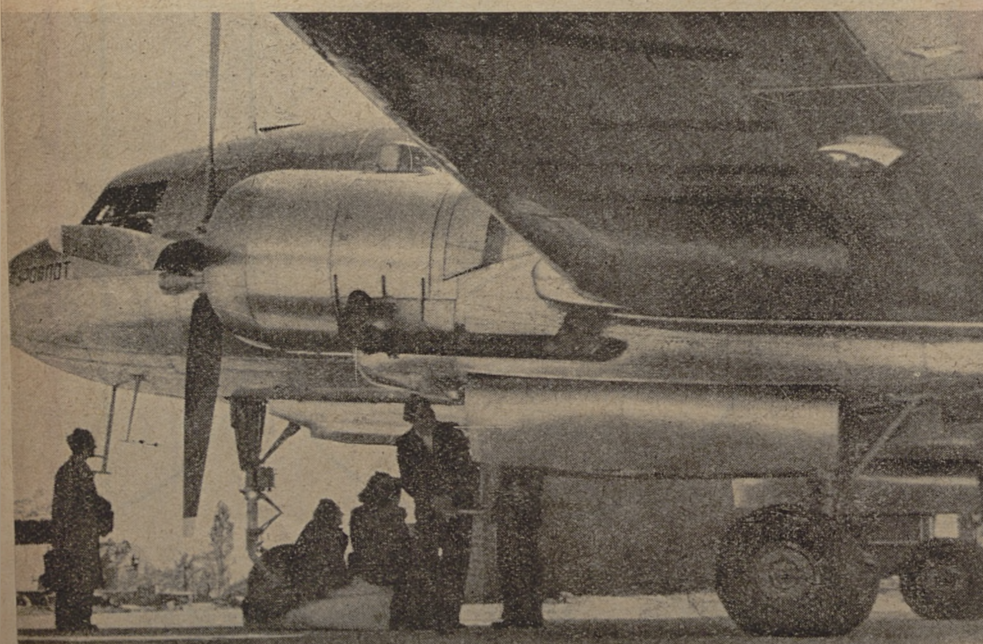
Ale mimo, że może nawet część naszych Czytelników zwiedziła tegoroczne Targi, nie wszyscy zdają sobie sprawę z celu urządzenia takiej imprezy.

Urządzając Targi i zapraszając Zagranicę do udziału, chcemy nie tylko pochwalić się naszymi osiągnięciami w odbudowie kraju. A pochwalić się jest czym. Zdajemy sobie sprawę, że kraj nasz zniszczony przez kataklizm wojenny musi się odbudowywać własnym wysiłkiem i własną pracą.

Do odbudowy potrzebne są nam pewne surowce i urządzenia, których nie posiadamy, a które są niezbędne. Aby się w nie zaopatrzyć musimy je importować — wwozić! Oczywiście za dostarczone towary trzeba płacić. Jedyną właściwą i racjonalną formą zapłaty jest eksport — pokrycie importu wywozem.

Urządzanie Targów pozwala przedstawić zainteresowanym nasze możliwości eksportowe, jak również zapoznaje nasze przedsiębiorstwa z możliwościami zakupu nieodzownych dla naszego życia gospodarczego towarów czy wyrobów.

Nowoczesne podwozie samolotu pasażerskiego Il-12 budzi zrozumiałe zainteresowanie



Spośród wystawców zagranicznych jedynie Związek Radziecki zaprezentował swoje samoloty.

Na niezbyt obszernym placyku między pawilonami ZSRR wśród zieleni drzew srebrzyły się wspaniale dwie maszyny. Stary przyjaciel Po-2 oraz jedna z najnowszych maszyn turystycznych konstrukcji Jakowlewa — „Jak 18". Po-2, jak to on. Dwupłat, silnik M-11 D — 125 KM, szybkość podróżna 140 km/godz. Lotki różnicowe odciążone, trymer, wygodne foteliki w przedniej i tylnej kabinie, słowem niby ten sam, ale bez porównania ładniejszy i lepszy.

„Jak-18" — to maszyna piękna. Sądząc z wyglądu, typowałem go na bardzo szybką i wygodną maszynę turystyczną. Dane techniczne mówią same za siebie.

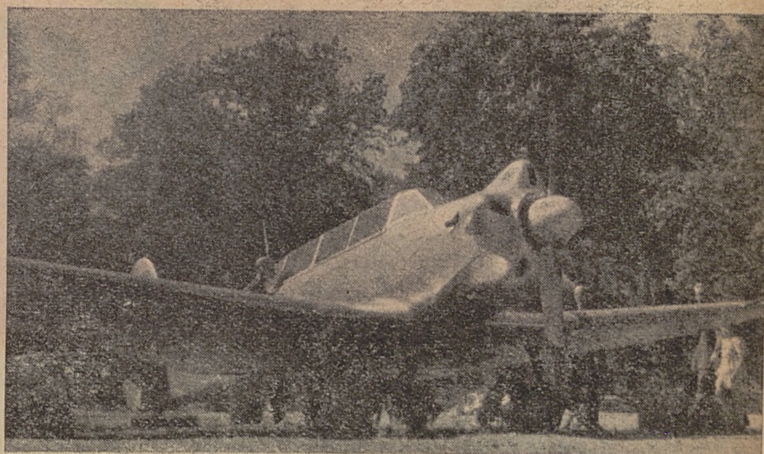
„Jak-18", dwumiejscowy dolnopłat wolnonośny — konstrukcja metalowa, skrzydła i stery kryte płótnem. Podwozie i kółko ogonowe chowane, napęd hydrauliczny. Silnik typu M 11 — FR o mocy 160 KM, śmigło ⌀ 2,3 m metalowe o skoku nastawnym. Rozruch silnika pneumatyczny (sprężonym powietrzem).

Miejsca pilotów jedno za drugim (tandem), osłonięte limuzyną, przesuwaną dla otwarcia do tyłu. Poszczególne części limuzyny wykonane z jednej płyty szkła organicznego (plexi). Wyposażenie kabiny w radio (łączność dwustronna), radiokompas oraz przyrządy pokładowe do ślepego pilotażu, a nawet do lądowania na radio.

Wymiary:

rozpiętość	—	10,6 m
długość	—	8,03 m
wysokość	—	3,15 m
pow. nośna	—	17 m^2

RADZIECKIE
POZNAŃSKICH



MAŃKOWSKI, kpt.

Samolot turystyczny Jak-18

obciążenie jedn. powierzchni nośnej 63 kg/m^2

obciążenie jedn. mocy 6,68 kg/KM

skrzydło zaopatrzone w klapy.

Ciężary:

własny	755 kg
użyteczny	315 kg
w locie	1 070 kg

Osiągi:

V maks.	257 km/godz.
V podr.	215 km/godz.
V ląd.	85 km/godz. (na klapach)
pułap praktyczny	5 000 m
promień lotu	900 km
długość rozbiegu	290 m
długość dobiegu	250 m

Jak z powyższego wynika „Jak-18", to nowoczesny samolot szkolno-turystyczny.

Przy tym samolocie „urzędował" informator radziecki, inż. Jegorow, który rozdawał zainteresowanym bilety na autobus.

Pojechaliśmy na lotnisko na Ławicy. Wielkie metalowe cygaro złociło się w jaskrawych promieniach słońca. Był to Ił-12, komunikacyjny samolot radziecki, jakich setki kursuje we wszystkich kierunkach ogromnego obszaru ZSRR od koła polarnego do gorących krain Turkiestanu, od Władywostoku do Moskwy i Mińska oraz na wszystkich niemal liniach zagranicznych.

Urządzony z najwyższym komfortem, wyposażony we wszystkie najnowocześniejsze urządzenia do dalekich rejsów i na różne warunki meteorologiczne. Szczególnie ciekawy jest radiowysokościomierz, opisywany zresztą w 11 (30) numerze „Skrzydlatej" z 1947 roku, strona 357.

Samolot ten, zabierający 27 pasażerów oraz 5 osób załogi, ma następujące wymiary:

rozpiętość	31,70 m
długość	21,30 m
wysokość	6,25 m

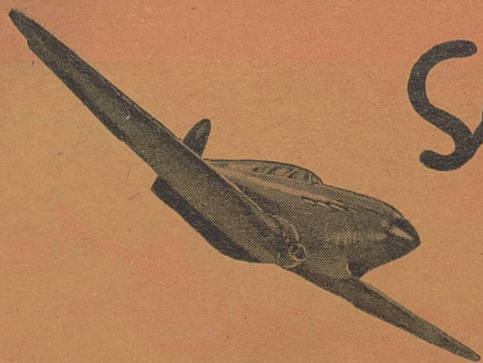
Ił-12 jest trójkołowcem. Ciężar w locie wynosi 17 250 kg. Silniki o łącznej mocy 3 260 KM, napędzają śmigła czterołopatkowe, pozwalające mu rozwinąć szybkość maks. 407 km/godz. Szybkość podróżna wynosi 350 km/godz, promień lotu do 3 000 km.

Obok Ił-12 stoi drugi radziecki samolot komunikacyjny — Jak-16, o którym szczegółowo napiszemy przy najbliższej okazji.

Samoloty radzieckie, które oglądaliśmy na Targach Poznańskich stanowią wymowne świadectwo o możliwościach produkcyjnych przemysłu lotniczego ZSRR. Pod względem wykonania i osiągów nie tylko dorównują, ale przewyższają samoloty tego typu produkcji angielskiej, czy amerykańskiej. Świadczą one dobitnie o wysokim poziomie techniki radzieckiego przemysłu lotniczego i jeżeli wolno nam wyrazić skromne nasze zdanie, należy sobie życzyć, abyśmy jak najszybciej mogli na takich samolotach latać.

Rzesze ciekawych bez przerwy oblegają pasażerskiego Ił-a. Otwarte drzwi zapraszają do obejrzenia wnętrza





Samoloty ZSRR

4)

ANDRZEJ SAMEK

SAMOLOTY BOMBARDUJĄCE

Samoloty bombardujące Związku Radzieckiego przystosowane były głównie do działań przyfrontowych. Odnosi się to specjalnie do lekkich i średnich bombowców. Niemniej jednak Związek Radziecki nie zaniedbywał nigdy budowy i studiów nad bombowcami o dużym zasięgu, czego dowodem są ciężkie bombowce TB-6 czy TB-7, a również samolot GAGI-25, słynny ze swego przelotu Moskwa — Portland przez biegun północny. Przelotu tego dokonali piloci radzieccy Czkałow, Bajdukow i Bielakow, bijąc rekord odległości 10 000 km.

GAGI-25

Konstrukcja: dolnopłat wolnonośny i niesłychanym wydłużeniu skrzydła (1 : 13), całkowicie metalowy, skrzydło dwudźwigarowe, dźwigary z rur stalowych, pokryte blachą falistą i płótnem. Lotki dzielone. Kadłub skorupowy. Opierzenie usztywnione cięgnami. Podwozie o kołach podwójnych, chowane do tyłu elektrycznie.

Silnik rzędowy M-36R, chłodzony płynem, o mocy 950 KM. Śmigło trójramienne metalowe. Załoga 3 ludzi.

JAK — 4

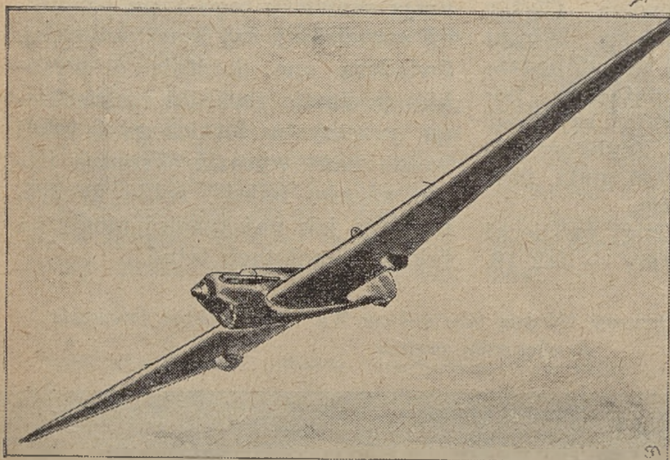
Lekki samolot bombardujący i wywiadowczy, konstrukcji inż. Jakowlewa. Odznacza się piękną sylwetką aerodynamiczną oraz dużą szybkością i zwrotnością, co pozwoliło zmniejszyć uzbrojenie defensywne.

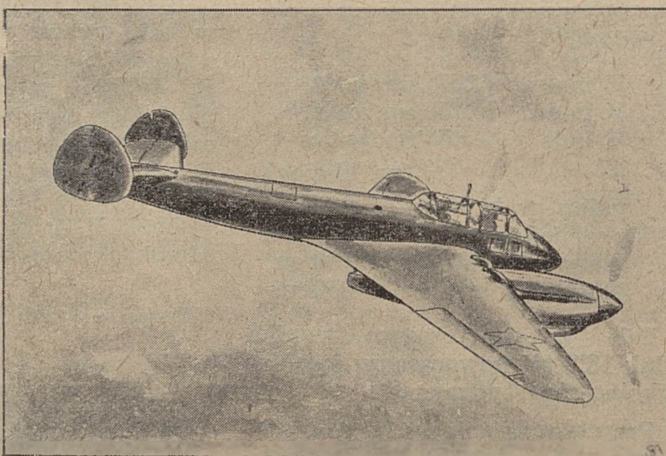
Konstrukcja: wolnonośny dolnopłat, skrzydło metalowe, pokryte blachą, zaopatrzone w klapy do lądowania, nie posiada hamulców do lotu nurkowego. Kadłub z rur stalowych kryty częściowo płótnem. Podwozie o kołach podwójnych, chowane do tyłu.

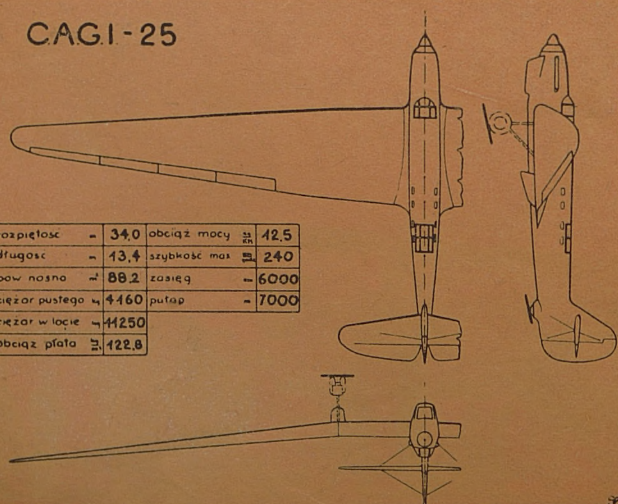
Silniki rzędowe M-105, chłodzone płynem, o mocy 1 100 KM Śmigło trójramienne metalowe.

Uzbrojenie składa się z 1 karabinu maszyn. w przodzie, 2 ruchomych karabinów maszyn. w spodzie i w górze kadłuba, wszystkie kal. 7,6 mm. Ciężar bomb 400 kg. Załoga 2—3 ludzi.

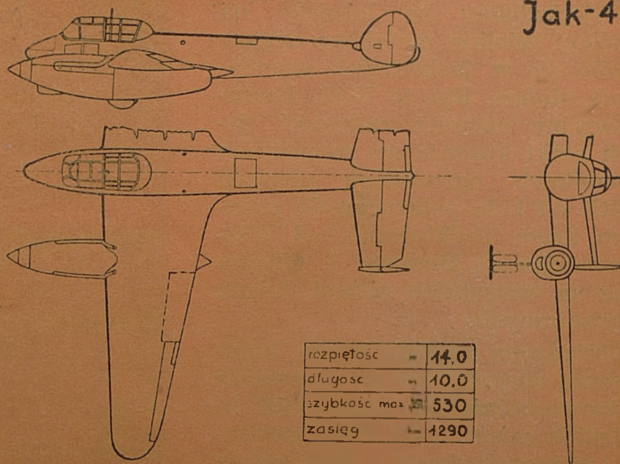
Samolot ten był używany także jako ciężki myśliwiec.



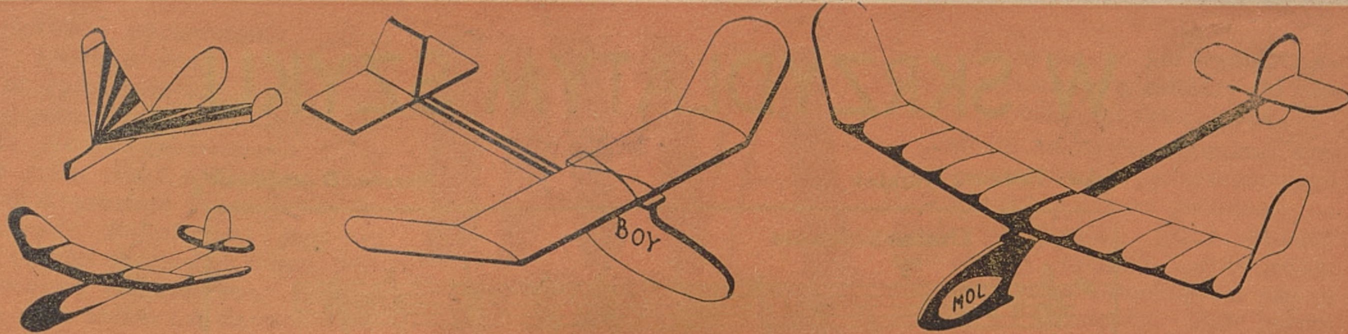


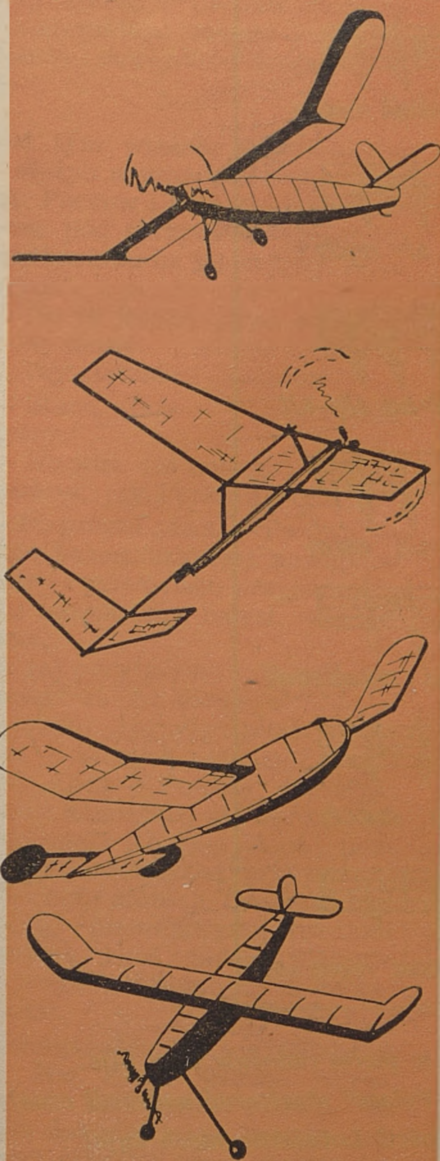


rozpiętosc	34,0	obciąż mocy	12,5
długosc	13,4	szybkosc max	240
pow nosno	88,2	zasięg	6000
ciężor pustego	4160	pułap	7000
ciężar w locie	11250		
obciąz płata	122,8		



rozpiętość	14,0
długosc	10,0
szybkosc max	530
zasięg	1290





MODELE CZECHOSŁOWACKIE

Państwo, dążące do właściwego rozwoju lotnictwa, przede wszystkim dba o swoich najmłodszych lotników — o modelarzy. W państwach o ustroju kapitalistycznym modelarstwo lotnicze spoczywa w rękach prywatnych przedsiębiorców, robiących przysłowiowe „kokosowe interesy" na rzeszach młodzieży. W państwach demokracji ludowej, inicjatywę w dziedzinie modelarstwa lotniczego przejmują organizacje państwowe, dostarczające dla narybku lotniczego planów, instruktorów, prasę, szkoły i materiały modelarskie. Tak jest w ZSRR, dzięki Osoawiachimowi, tak jest u nas — dzięki Lidze Lotniczej, podobnie jest w Jugosławii, a ostatnio uległa reorganizacji również ta sprawa w Czechosłowacji.

W ustroju demokracji ludowej prowadzi się pracę planową. Pracę nie obliczoną na zyski finansowe, a na korzyści dla społeczeństwa. W krajach słowiańskich planuje się zarówno gigantyczne kanały, łączące Czechosłowację z polskim morzem, jak również pracę małego lotnictwa.

* * *

Po tym małym wstępie przejrzyjmy plany modeli, które budują Czesi. Jest co przeglądać. Rozpakowuję przesyłkę, jaką otrzymałem dzięki uprzejmości pana Vladimira Prohazki z Pragi, jednego z czołowych modelarzy Republiki.

Każdy plan stanowi zeszyt formatu A 4 z 5 — 6 stronicowym opisem budowy, z rysunkami objaśniającymi i wreszcie sam plan w skali 1 : 1 na dobrym papierze.

Uzupełnienie tworzą kartonowe wkładki z nadrukowanymi szablonami żeber, wręg itp. Ogółem — robota solidna.

Zeszyt I obejmuje cztery plany modeli kartonowych, wydrukowanych na kartonie i gotowych do wycinania. Rys. 1 przedstawia dwa takie „Kolibry", jak nazywają je Czesi. Na rys. 2 i 3 widzimy szkolne modele szybowców. Pierwszy konstrukcji Prohazki o nazwie „Boy" i następujących danych: rozpiętość — 800 mm, długość — 590 mm, powierzchnia skrzydeł 10 dcm^2 ciężar 160 g. Drugi model, to „Mol" konstrukcji Czenka Formanka o rozpiętości 720 mm, a długości 640 mm. „Boy" wykonany jest całkowicie z materiałów krajowych, a „Mol" z użyciem bambusu na łuki skrzydeł i stateczników.

Pierwszym modelem z napędem gumowym jest „Pikolo", mały kadłubowiec (rys. 4). Dane modelu: rozpiętość — 800 mm, długość — 610 mm, ciężar — 100 g.

Dla entuzjastów modeli pokojowych jest miniaturowy model „Muszka" o rozpiętości 400 mm, długości 410 mm i wadze 5—7 g (rys. 5).

Następnym jest szybowiec kadłubowy „Raczek", skonstruowany już dla zaawansowanych. Rozpiętość 1 580 mm, długość— 830 mm, powierzchnia skrzydeł — 30,75 dcm^2, ciężar 550 g. Płat dzielony systemem szufladkowym.

Modele z napędem silnikowym reprezentuje model „Popular" (rys. 8), dostosowany do silników o pojemności od 1,5 do 3 cm^3, rozpiętość 1 150 mm, długość 840 mm, powierzchnia skrzydeł — 22 dcm^2, ciężar — 500 g. Kadłub wręgowy o przekroju okrągłym.

Na rys. 8 widzimy latające skrzydło, opracowane jako model silnikowy i szybowiec. Ta uniwersalność pozwala na dokładne zapoznanie się z szybowcem nowego typu przed zamontowaniem silnika. Rozpiętość — 1 920 mm, długość 900 mm, powierzchnia skrzydeł — 44 dcm^2, ciężar — 700 g. Płat dzielony.

Ostatni wreszcie, to model na uwięzi (upoutany model) z silnikiem 2 — 3 cm^3 (rys. 9). Rozpiętość 760 mm, długość — 660 mm, powierzchnia skrzydeł—8,8 dcm^2, ciężar — 700 g. Obciążenie jednostkowe 80 g dcm^2. Sterowanie drążkowe nieco odmienne od stosowanego u nas. Kadłub wręgowy o przekroju okrągłym. Konstrukcja skrzydeł klasyczna z żeberkami.

Równocześnie na tym miejscu przesyłam serdeczne podziękowanie panu Prohazce za nadesłany materiał i miły list. *P. C.*



W SKRZYDLATYM SZYKU

Tekst: Tadeusz Rejniak

Muzyka: D.najewski

Umiarkowanie

Niech wiatr nas nie-sie na skrzy-dłach w prze
stwo-rza, niech szu-mi śmi-gło niech silnik mocno
gra. Bę-dzie-my pły-wać po chmur si-nych
mo-rzach radości bez miar nam nie-ba błę-kit
da Niech ser-ce w pier-si ra-doś-nie nam
bi-je do Służ-by Pol-sce star-tować nadszedł
czas wi-wat mło-doś-ci lot-nic-two niech
ży-je w skrzy-dla-tym szy-ku nie braknie nigdy nas.

Niech wiatr nas niesie na skrzydłach w przestworza
Niech szumi śmigło, niech silnik mocno gra,
Będziemy pływać po chmur sinych morzach,
Radości bezmiar nam nieba błękit da.

Niech serce w piersi radośnie nam bije:
Do „Służby Polsce“ startować nadszedł czas!
Wiwat młodości! Lotnictwo niech żyje!
W skrzydlatym szyku nie braknie nigdy nas!

Niech serce w piersi radośnie nam bije:
Do „Służby Polsce“ startować nadszedł czas!
Wiwat młodości! Lotnictwo niech żyje!
W skrzydlatym szyku nie braknie nigdy nas!

Bracia do maszyn! Chwytamy za stery!
Niech nas w powietrze zwycięstwa porwie duch!
Trudności zwalczy entuzjazm nasz szczery,
A więc na start i silniki puszczać w ruch!

Jak dobrze gnać podniebnymi szlakami,
Z promieni słońca skrzydłami krzesać skry,
Niech poda rękę kto chce latać z nami,
Kto amatorem tej najwspanialszej gry.

Niech serce w piersi radośnie nam bije:
Do „Służby Polsce“ startować nadszedł czas!
Wiwat młodości! Lotnictwo niech żyje!
W skrzydlatym szyku nie braknie nigdy nas!

Autorem opowiadania „Dwa Po-2", którego druk rozpoczynamy w tym numerze SiM-u, jest znany pisarz radziecki Leonid Sobolew. Akcja opowiadania toczy się w roku 1941 i 1942 na półwyspie Krymskim w okolicach Sewastopola. Bohaterami jego są dwaj młodzi chłopcy w wieku wielu naszych czytelników. Ale nie tylko wiek zbliża ich do nas. Charakter i postępki dwu młodych podoficerów radzieckich lotnictwa, którzy walczą w obronie ojczyzny i bohaterskiego miasta są nam, Polakom, szczególnie drogie i bliskie.

DWA Po-2.

LEONID SOBOLEW

(tłumaczenie z rosyjskiego)

Pod tym właśnie przezwiskiem służyli w eskadrze dwaj plutonowi: Porkow i Pomkin. Narodziło się ono pod skrzydłem samolotu, w oczekiwaniu na lot bojowy. Ktoś zapytał:

— No to jeszcze jedna zagadka. Jak się mówi: „latanie i chodzanie", czy „latenie i chodzenie"?

— Stare, stare — zakrzyczeli wszyscy.

— No więc coś nowego: Porkow i Pomkow, czy Porkin i Pomkin?

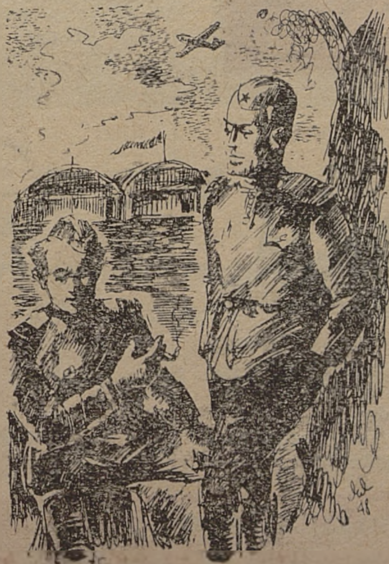
— Po prostu „dwa — Po-dwa"— niskim basem zahuczał nawigator eskadry i przezwisko przypadło do gustu wszystkim, nawet obu kapralom.

Do tej pory przezywano ich „tygrysami", co obu bardzo złościło — przezwisko „tygrysy" miało swoje dzieje, o których nie lubili wspominać. „Dwa — Po-dwa" dźwięczało nieco komicznie, ale bardzo ściśle określało ich specjalność, podkreślało nierozłączną przyjaźń i nie drażniło ambicji. Oni obaj byli pilotami, prawdziwymi pilotami bojowymi, choć żaden z nich nie miał jeszcze skończonych dziewiętnastu lat.

Dziewiętnaście lat... Przedziwny wiek. Nie znasz jeszcze swych własnych sił i jesteś pewien, że możesz dokonać wielu rzeczy, nad którymi człowiek nieco starszy na pewno by się zastanowił. Serce jest gorące, jak nieostudzona stal odlewu i siły kipią, szukają ujścia w czynie. Wszystko — na zewnątrz. Miłość, odwaga, gniew, nienawiść, wszystkie uczucia widać w błyszczących oczach i gwałtownych postępkach. Zanim dostali samolot, Paweł Porkow i Jurek Pomkin przez dwa miesiące „cierpieli" w batalionie lotniskowym i przez dwa miesiące dzień w dzień chodzili to do majora, to do jego politycznego zastępcy,[1] powtarzając ciągle jedno i to samo: obydwaj zgłosili się na ochotnika, obaj są komsomolcami,[2] obaj mają licencję pilota II stopnia, którą zdobyli w aeroklubie i obaj mają po sześć samodzielnych, zupełnie samodzielnych lotów. Wniosek prosty: powinni natychmiast dostać bojowe maszyny. Za każdym razem zastępca cierpliwie im tłumaczył, że każdy winien walczyć na swoim posterunku, że nie pora i nie miejsce laszować ich na bojowej maszynie i że on z ochotą wyśle ich obu do szkoły lotniczej. Major sucho i krótko odsyłał ich na lotnisko, aż kiedyś stracił cierpliwość i obiecał im po parę dni paki, jeśli będą meldować się bez rozkazu. Obydwaj wyszli z ziemianki sztabu „na baczność" w nogę i milcząc. Dopiero koło samych warsztatów Pomkin mruknął:

— Doczekaliśmy się... Ludzie walczą, a my, tylko patrzeć, pójdziemy do paki.

— Przymusowe lądowanie—odpowiedział Paweł. Jeszcze wystartujemy, kapralu pilocie Pomkin.



— Zdaje się, że nie wystartujemy, a wylecimy: z eskadry do piechoty — machnął ręką Jurek.

Jednak, widocznie pomimo niebezpieczeństwa „przymusowego lądowania", Porkow podniósł na duchu przyjaciela, gdyż dawszy dowództwu tydzień odpoczynku, obydwaj znów zameldowali się u majora i zastępcy. Tym razem prosili nie o dwa, a wszystkiego o jeden samolot i każdy z nich prosił nie dla siebie, a dla przyjaciela. Był to manewr taktyczny, który wymyślił Porkow i obydwaj zgodzili się, że chwyt był genialny.

— Towarzyszu majorze, pilot Pomkin był prymusem w aeroklubie — meldował Porkow — jego matka i siostra zostały w Symferopolu... zrozumiałe, że będzie dobrze walczył...

Pomkin, nachyliwszy się do zastępcy, przez ten czas półgłosem wyjaśnił:

— Pawełek... to znaczy pilot Porkow, towarzyszu zastępco, lata pierwszorzędnie... Dwaj jego bracia na froncie... czołgiści. Chcieliśmy obydwaj iść na pierwszą linię, ale gdzie tu sens? Porkow sam jeden z powietrza więcej natłucze. To zupełnie prosty rachunek...

— Kogo z nas byście nie wybrali, towarzyszu majorze — zakończył Porkow prężąc się — na pewno będziemy walczyć nie szczędząc życia...

— Jak tygrysy — dodał Pomkin.

— Jakie tygrysy? — zapytał gniewnie major.

— Zwykłe, towarzyszu majorze...

— A czyś ty tygrysa w powietrzu widział? Pleciesz, sam nie wiesz co...

Majorowi było nie do chłopców i ich próśb. Rano nie wrócił Sawieliew z drugiego klucza, a Pankratow ledwo dociągnął maszynę, będąc dwa razy ranny. Były to dni pierwszych ataków Niemców na Sewastopol i samoloty eskadry dniem i nocą szturmowały na szosach niemieckie kolumny, atakowały wroga w okopach i powracały na lotnisko tylko po paliwo i amunicję. Piloci startowali po pięć — sześć razy dziennie, byli zmęczeni, eskadra miała straty.

(c.d.n.)

[1] Zastępca dowódcy do spraw politycznych.

[2] Komsomolec — członek Komunistycznego Związku Młodzieży.

MODEL SZYBOWCA Z KARTONU

Objaśnienie do planu na str. 264 i 265

Do najprostszych i najtańszych modeli latających należą wycinanki kartonowe. Już za kilkanaście złotych można mieć dobrze latający szybowiec. W numerze niniejszym zamieszczamy plan modelu kartonowego, konstrukcji Kazimierza Strycharskiego, zwycięzcy w I konkursie modelarskim Ligi.

Plan modelu podano w skali 1 : 1. Wystarczy więc tylko przerysować kontury na karton średniej grubości i... do roboty!

Nasze narzędzia, to: nożyczki, ołówek i żyletka. Materiały: trzy listewki (2×4 mm), karton, tektura 3 mm i tubka dobrego kleju.

(Uwaga! Specjalny klej można zamówić w Centralnej Składnicy Modelarskiej LL— Warszawa, ul. Nowogrodzka 49).

Opis budowy według planu i numeracji detali: 1) Wyciąć część 1 (kadłub), zagiąć według linii przerywanej, wkleić część 16 (ciężarek - tektura 3 mm) w przód kadłuba. 2) Przykleić listewkę kadłubową *a* do kadłuba, część 1. 3) Wyciąć część 2 (statecznik poziomy), zagiąć wzmocnienie przedniej krawędzi i skleić. 4) Przykleić statecznik 2 do litewki *a*. 5) Wyciąć i skleić część 3 (statecznik kierunkowy). 6) Przykleić część 3 prostopadle do części 2. 7) Wyciąć część 5 (na planie narysowana jest linią przerywaną) i pozaginać według zaznaczonych linii — (patrz linie zagięcia 5). 8) Skleić część 5 wokół listewek *b*, tworząc dźwigar w kształcie płaskiej litery „V". 9) Wyciąć część 4 *l* (skrzydło lewe) i identyczne skrzydło prawe. 10) Skleić skrzydło na dźwigarze — patrz profil skrzydła, linia kreskowana. 11) Przykleić skrzydło do kadłuba. 12) Przykleić wzmocnienie, część 6 na górnej, środkowej partii skrzydeł. 13) Końce skrzydeł zagiąć do góry, tworząc tzw. „uszy".

Rysunek perspektywiczny orientuje w ogólnym układzie. Widok z przodu (w przekroju) przedstawia wszystkie części modelu z odpowiednią numeracją. Trudności chyba nie będzie, a jeśli... tatuś, czy nauczyciel pomogą.

Oblatywać można w przestrzeni zamkniętej, jak również podczas bezwietrznej pogody na polu.

POCZTA LOTNICZA

Ob. ob. MĄCIWODA WIESŁAW, *Kraków*, STOPCZAŃSKI ADAM, *Prudnik* i PISARCZYK KAZIMIERZ, *Poznań* — Wiersze jeszcze słabe — nie wydrukujemy. Radzimy dużo czytać, a przede wszystkim zapoznać się z wierszami naszych poetów.

Ob. WAWER ZYGMUNT, *Rembertów* — Teoretyczny kurs szybowcowy możecie przerabiać z SiM-u. W Rembertowie istnieje modelarnia, do której możecie się zapisać. Wkrótce wyjdzie z druku książka G. Miklaszewskiego pt. „Modele latające", z której będziecie mogli skorzystać. O terminie ukazania się jej powiadomimy naszych Czytelników w SiM-ie. Plany modeli z napędem gumowym zamieszczaliśmy niejednokrotnie. Silniki spalinowe można nabyć u Wodniczaka K. — Ostrów Wlkp., ul. 23 Stycznia, oraz u Gadomskiego F. — Poznań, ul. Strzelecka 21.

Ob. HOFFA TADEUSZ, *Poznań* — Wiadomość podana przez „Przekrój" o zawarciu umowy konstruktora Rogalskiego z firmą amerykańską na budowę serii RWD nie odpowiada prawdzie.

Ob. PARDEJ ANDRZEJ, *Lębork* — Szkolenie lotnicze w ramach Powsz. Org. „Służba Polsce" jest bezpłatne, jak również wyżywienie i całkowite utrzymanie. Junacy otrzymują na własność komplelne umundurowanie, za które płaci się tylko 1 600 zł.

Ob. DZIDUCH MARIAN, *Milanów — Internat, woj. Lubelskie* — Wasze twierdzenie jest niesłuszne. O wojskowym lotnictwie piszemy również. Przeczytajcie tylko dobrze ostatnie numery SiM-u i „Skrzydlatej", a znajdziecie to, na czym Wam specjalnie zależy.

Ob. KAZIMIERUK JÓZEF, *Krzewica, pow. Radzyń* — „Samoloty w walce" są już w sprzedaży; można je nabyć we wszystkich księgarniach w Polsce. Koło Ligi Lotniczej możecie założyć sami (patrz SiM 17 — 18 z ub. r.). Po bliższe informacje i pomoc zwróćcie się do Pomorskiego Okręgu Ligi Lotniczej w Bydgoszczy, Al. 1 Maja Nr 92.

Ob. ZIENKIEWICZ JAN, *Tczew* — PZL — to Państwowe Zakłady Lotnicze.

Ob. BICH EDWIN, *Szczakowa — Cementownia* — Nikomu się w Polsce nawet nie śniło, aby tłumaczyć hitlerowskie książki!

Ob. KARWOWSKI JANUSZ, *Warszawa* — 1. Zamiar Wasz, wywieszenia SiM-u w szkole, pochwalamy. 2. Radzimy wstąpić do Liceum Lotniczo-Mechanicznego, lub matematyczno-fizycznego. Wszelkie materiały modelarskie nabywać można w Centralnej Składnicy przy Wydziale Modelarskim Ligi Lotniczej — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

Ob. MATZ LESZEK, *Kamienna Góra* — W sprawie wspomnianych przez Was książek zwróćcie się do Głównej Księgarni Wojskowej — Warszawa, Aleja I Armii WP.

Ob. CHMIELEWSKI ZYGMUNT, *Warszawa - Żoliborz* — Wasz pomysł co do wprowadzenia mundurów dla pilotów sportowych (szybowcowych i motorowych) nie jest nowy. Przed wojną istniały mundury aeroklubowe.



Instruktor kazał mu po starcie oddać drążek...

Redaktor Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr. Redaktor Odpowiedzialny: WINDHOLZ ALFRED, kpt.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350-02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł, kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł, rocznie 520 zł, ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł, półrocznie — 230 zł, rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 578 — Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2. Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona gotówką. — B-60831